



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für regionale Entwicklung

2011/0294(COD)

16.10.2012

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für regionale Entwicklung

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Oldřich Vlasák

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Es zeigt sich, dass im Bereich des TEN-V immer noch viele Bedürfnisse bestehen, auf die eingegangen werden muss und die gedeckt werden müssen. Der Vorschlag für eine Verordnung ist daher eine gute Grundlage für die künftige Finanzierung des TEN-V in der Europäischen Union.

Die Änderungsanträge konzentrieren sich hauptsächlich darauf, genügend Flexibilität für die Mitgliedstaaten zu gewährleisten. So sollte beispielsweise die vorläufige Liste der Vorhaben nicht als endgültig oder unabänderbar betrachtet werden, wenn sie auf flexible Weise die Verkehrsflüsse in der Europäischen Union widerspiegeln soll. Angesichts der Tatsache, dass die Vorbereitung der Vorhaben viel Zeit in Anspruch nimmt, umfasst diese vorläufige Liste nicht alle Korridore, die langfristig für die Förderung des Wirtschaftswachstums in Europa notwendig sind. Daher sollte die Möglichkeit bestehen, weitere Vorschläge zu unterbreiten und diese miteinander in Wettbewerb treten zu lassen.

Im Hinblick auf eine effiziente Nutzung der Ressourcen sollte den Mitgliedstaaten ein gewisses Maß an Flexibilität sowie in Ausnahmefällen die Möglichkeit gewährt werden, bestehende territoriale Unterschiede zu berücksichtigen. Die starre Festlegung einheitlicher Bedingungen für Korridore hinsichtlich der Höchstlänge von Fahrzeugen, der erlaubten Geschwindigkeit oder der Auslastung bestimmter Strecken ist nicht unbedingt die effektivste Lösung¹.

Schließlich kann es nicht sein, dass lokale und regionale Stellen für Projekte verantwortlich sind, die über ihren Zuständigkeitsbereich hinausgehen. Lokale und regionale Stellen schlagen Vorhaben der Mitgliedstaaten weder vor noch verhandeln sie mit der Kommission darüber; sie haben auch nur begrenzte Möglichkeiten, diese Vorhaben zu beeinflussen. Daher können die in der Verordnung festgelegten Rechte und Pflichten für sie auch nicht bindend sein.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

¹ Beispielsweise kann allgemein vorausgesetzt werden, dass eine Güterzuglänge von 750 m am effektivsten ist; in gebirgigen oder topografisch stark gegliederten Landschaften muss es sich dabei jedoch nicht unbedingt um die beste Lösung handeln. Dort könnte eine so festgelegte Fahrzeuglänge bedeuten, dass unverhältnismäßig hohe Kosten für den Bau von Bahnhöfen und Umschlagterminals entstehen.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt in den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastungen. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und falls nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen geschlossen werden.

Geänderter Text

(4) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt in den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastungen. ***Dies trifft insbesondere auf die neuen Mitgliedstaaten zu, da ihre Infrastruktur weniger gut entwickelt ist.*** Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und falls nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen geschlossen werden.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Zugänglichkeit aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik angestrebt wird, und den Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt. Die Leitlinien sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, damit bis 2050 ein hochwertiges unionsweites Verkehrsnetz entsteht.

Geänderter Text

(10) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Zugänglichkeit aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage, sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik angestrebt wird, und den Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt, ***wobei die regionalen Unterschiede in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden sollten.*** Die Leitlinien sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, damit bis 2050 ein hochwertiges unionsweites Verkehrsnetz entsteht.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Bei den Gebieten in äußerster Randlage besteht weiterhin der dringende Bedarf an einer Optimierung der Zugänglichkeit, insbesondere im Bereich der Flugverbindungen mit dem europäischen Festland und dem Transport von Passagieren und Gütern über das Meer, da nur auf diese Weise ihre Integration in den Binnenmarkt verbessert werden kann.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Um sicherzustellen, dass die Inselregionen der Union voll zugänglich sind und die Vorteile des integrativen Wachstums und des territorialen Zusammenhalts genießen, sollten weitere Kriterien, wie Landoberfläche und Bevölkerung zur Identifizierung des Kernnetzes festgelegt werden, um zumindest für jede Insel einen Hafen oder Flughafen einzubeziehen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) Vorhaben von gemeinsamem Interesse

(14) Vorhaben von gemeinsamem Interesse

sollten einen *eindeutigen* europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzübergreifende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, *können mitunter aber* eine *geringere* wirtschaftliche Direktwirkung *als rein nationale Vorhaben aufweisen, weshalb sie ohne Unionsförderung wahrscheinlich nicht verwirklicht würden.*

sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzübergreifende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, *und der grenzüberschreitende Verkehr könnte* eine wirtschaftliche Direktwirkung *auf die Regionen entfalten.*

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht allein durch die Mitgliedstaaten erfolgt, sollten alle Projektträger der Vorhaben von gemeinsamem Interesse wie lokale und regionale Behörden, Infrastrukturbetreiber oder andere private oder öffentliche Stellen bei der Durchführung solcher Projekte den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und den sonstigen einschlägigen Vorschriften und Verfahren der Union und der Mitgliedstaaten unterliegen.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Intelligente Verkehrssysteme sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich.

Geänderter Text

(20) Intelligente Verkehrssysteme sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich *und tragen zu einer höheren Sicherheit*

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dank seiner Größe als Grundlage für eine groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen dienen, was beispielsweise dabei helfen kann, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu steigern und *seine* CO₂-Bilanz zu verbessern. Dies wird nicht nur zur Verwirklichung der Strategie Europa 2020 und des im Verkehrsweißbuch formulierten Ziels einer Senkung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % (gegenüber dem Stand von 1990), sondern auch des Ziels einer größeren Kraftstoffversorgungssicherheit in der Union beitragen.

Geänderter Text

(22) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dank seiner Größe als Grundlage für eine groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen dienen, was beispielsweise dabei helfen kann, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu steigern, *die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die CO₂-Bilanz des europäischen Verkehrssektors* zu verbessern. Dies wird nicht nur zur Verwirklichung der Strategie Europa 2020 und des im Verkehrsweißbuch formulierten Ziels einer Senkung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % (gegenüber dem Stand von 1990), sondern auch des Ziels einer größeren Kraftstoffversorgungssicherheit in der Union beitragen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die

Geänderter Text

(24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung, *zu den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen in den Regionen, in denen die entsprechenden*

Infrastruktur und die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer enthalten.

Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden, und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer enthalten.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer enthalten.

Geänderter Text

(24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die barrierefreie Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer enthalten, ***und zwar im Rahmen der Schaffung alternativer, sicherer Strecken und deren Verbindung auf regionaler Ebene.***

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal sein,

Geänderter Text

(25) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen ***und den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen der Regionen und Mitgliedstaaten, in denen sich die Netze***

d. h. alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.

finden, die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal sein, d. h. alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. ***Dies sollte den gezielten Aufbau besonderer Verkehrskorridore ermöglichen, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die Umwelt so wenig wie möglich beeinträchtigen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind.*** Eine vorläufige Liste der Korridore sollte in die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Fazilität „Connecting Europe“] aufgenommen werden; sie sollte jedoch angepasst werden können, um Änderungen der Verkehrsflüsse Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

(27) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. Eine vorläufige Liste der Korridore sollte ***als unverbindliche Aufstellung*** in die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Fazilität „Connecting Europe“] aufgenommen werden; sie sollte angepasst werden können, um Änderungen der Verkehrsflüsse Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Der Aufbau der richtigen

Geänderter Text

(28) Der Aufbau der richtigen

Leistungsstruktur und die Feststellung der Finanzierungsquellen für komplexe grenzübergreifende Vorhaben würde durch die Einrichtung von Korridorplattformen für solche Kernnetzkorridore vereinfacht werden. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.

Leistungsstruktur und die Feststellung der Finanzierungsquellen für komplexe grenzübergreifende Vorhaben **durch öffentliche Investitionen und die Gewinnung privaten Kapitals** würde durch die Einrichtung von Korridorplattformen für solche Kernnetzkorridore vereinfacht werden. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) eine angemessene Zugänglichkeit aller Regionen der Union gewährleisten und somit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union fördern und ein integratives Wachstum unterstützen.

Geänderter Text

d) eine angemessene Zugänglichkeit aller Regionen der Union gewährleisten und somit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union fördern und ein integratives Wachstum unterstützen, **und zwar auch durch die Verringerung der Unterschiede zwischen den Verkehrsinfrastrukturen der einzelnen Regionen.**

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung **der** europäischen Regionen, **auch** der Gebiete in äußerster Randlage **und anderer Randgebiete**, gewährleistet;

Geänderter Text

j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung **und Verbindung aller** europäischen Regionen, **einschließlich der Regionen der neuen Mitgliedstaaten, der Berggebiete**, der Gebiete in äußerster Randlage **sowie der Rand- und Inselregionen**, gewährleistet;

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;

Geänderter Text

c) die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen ***oder den Wiederaufbau zerstörter Verkehrsinfrastrukturen;***

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Die Union, die Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber und andere Projektträger achten beim Aufbau des Gesamtnetzes insbesondere auf Maßnahmen, die notwendig sind für

Geänderter Text

Die Union, die Mitgliedstaaten, ***die Regionen und lokalen Gebietskörperschaften, die an den TEN-Verbindungen liegen, die*** Infrastrukturbetreiber und andere Projektträger achten beim Aufbau des Gesamtnetzes insbesondere auf Maßnahmen, die notwendig sind für

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten;

Geänderter Text

b) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten ***und in städtischen Gebieten;***

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten, Hafenbetreiber und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen des Gesamtnetzes angebunden *sind*.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten, Hafenbetreiber und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen des Gesamtnetzes angebunden *werden*.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 3 – Buchstabe b - Einleitung

Vorschlag der Kommission

b) Eine Schnellstraße ist eine *dem* Kraftfahrzeugverkehr *vorbehaltene, nur* über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße,

Geänderter Text

b) Eine Schnellstraße ist eine *für den* Kraftfahrzeugverkehr *bestimmte und hauptsächlich* über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße,

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße, aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2 ist. Herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung werden entsprechend den besonderen Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten verwaltet und finanziert.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) die Förderung der Entwicklung regionaler Flughäfen zur Verbesserung des Infrastrukturverbunds, zur Entlastung des Passagierflugverkehrs und zur Diversifizierung der Flugziele.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

cb) die Notwendigkeit, dass alle Aspekte – wirtschaftliche, soziale und ökologische – berücksichtigt werden, wenn über eine Prioritätensetzung zwischen Güter- und Personenverkehr im TEN-V entschieden wird.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 45 – Absatz 2 – Buchstabe b – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

– Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

Ausgewählte Bestandteile der Binnenschifffahrtsinfrastruktur und des Kernnetzes müssen nicht alle in diesem Artikel genannten Anforderungen erfüllen, wenn der jeweilige Binnenwasserweg auf der Liste des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) steht.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 45 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle Anforderungen in Kapitel II **ausnahmslos** erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes folgende Anforderungen erfüllen:

Geänderter Text

2. Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle Anforderungen in Kapitel II erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes folgende Anforderungen erfüllen:

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 45 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Im Einklang mit dem Verfahren gemäß Artikel 55 Absatz 2 kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates in hinreichend begründeten Fällen Ausnahmeregelungen im Hinblick auf die Schienenverkehrsinfrastruktur gewähren, wenn die Erfüllung bestimmter Normen aus wirtschaftlichen Gründen oder im Falle isolierter Netze nicht möglich ist. Dies kann beispielsweise die Zuglänge, das ERTMS, die Achslast, die Elektrifizierung oder die Streckengeschwindigkeit betreffen.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Kernnetzkorridore **sind** ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des

Geänderter Text

1. Unbeschadet nationaler Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in

Kernnetzes erleichtern soll.
Kernnetzkorridore *beruhen* auf der *Integration der Verkehrsträger, auf Interoperabilität und auf einer koordinierten Entwicklung und Verwaltung der Infrastrukturen mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs.*

Bezug auf ihre Infrastrukturplanung sind Kernnetzkorridore ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs stellen die Kernnetzkorridore vorrangig auf Folgendes ab:

- *Intermodalität;*
 - *Interoperabilität sowie*
 - *koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Bereichen.*
- Die Infrastruktur der Kernnetzkorridore wird so entwickelt, dass eine engpassfreie nationale und grenzüberschreitende Nutzung möglich ist und die Umweltsituation nachhaltig verbessert wird.*

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Aufstellung einer vorläufigen Liste dieser Korridore darf nicht als automatische Vorbedingung für eine Unterstützung aus dem EFRE, dem Kohäsionsfonds oder der Fazilität „Connecting Europe“ verstanden werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 5 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und *gegebenenfalls* allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten über

b) berichtet den Mitgliedstaaten, *dem Europäischen Parlament*, der Kommission und allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten

auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden;

über auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden;

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Für jeden Kernnetzkorridor richten die beteiligten Mitgliedstaaten eine Korridorplattform ein, deren Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors festzulegen und die in Artikel 53 Absatz 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen.

Geänderter Text

1. Für jeden Kernnetzkorridor richten die beteiligten Mitgliedstaaten, **Regionen und lokalen Gebietskörperschaften, die an den TEN-Verbindungen liegen, gemeinsam** eine Korridorplattform ein, deren Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors festzulegen und die in Artikel 53 Absatz 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Korridorplattform besteht aus den Vertretern der beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls anderer öffentlicher und privater Stellen. Auf jeden Fall beteiligen sich an der Korridorplattform die jeweiligen Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

Geänderter Text

2. Die Korridorplattform besteht aus den Vertretern der beteiligten Mitgliedstaaten, **Regionen und lokalen Gebietskörperschaften** und gegebenenfalls anderer öffentlicher und privater Stellen **sowie von Drittländern im Falle von grenzübergreifenden Vorhaben**. Auf jeden Fall beteiligen sich an der Korridorplattform die jeweiligen Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Zur Unterstützung der Verwirklichung der Kernnetzkorridore kann die Kommission Durchführungsbeschlüsse für Kernnetzkorridore fassen. Diese Beschlüsse können *entfällt*

(a) die Investitionsplanung, die entstehenden Kosten und die zeitliche Durchführungsplanung enthalten, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore entsprechend den Zielen dieser Verordnung als notwendig erachtet werden;

(b) alle Maßnahmen zur Senkung externer Kosten festlegen, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen und Lärm, und zur Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements;

(c) andere Maßnahmen vorsehen, die notwendig sind für die Durchführung des Korridorentwicklungsplans und für die effiziente Nutzung der Infrastruktur des Kernnetzkorridors.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 55 Absatz 2 erlassen.

VERFAHREN

Titel	Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.11.2011
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 15.11.2011
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Datum der Annahme	10.10.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 27 –: 2 0: 5
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska